Зачем нужно Московское парковочное пространство? Почему было решено начать процесс модернизации транспортной инфраструктуры города именно с введения платных парковок, ведь есть куда более важные вопросы?

Правительством Москвы была организована масштабная работа по решению транспортных проблем города, и в сентябре 2011 г. была утверждена Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.».

Программа комплексная, и включает в себя всестороннее развитие всех видов городского транспорта и направлена на повышение пропускной способности транспортных магистралей города и повышение комфорта передвижения жителей города на общественном транспорте. При разработке программы учитывался опыт решения аналогичных проблем в ведущих мегаполисах мира.

Плановое формирование парковочного пространства Москвы позволит существенно разгрузить город, заложить основу для дальнейшего планомерного развития городской транспортной системы. Ведь стихийные парковки - одна из корневых проблем транспортной системы города. Они нарушают движение в городе, формируют пробки, которые в комплексе парализуют движение в целых районах столицы.

В чем необходимость внедрения московского парковочного пространства (МПП)?

Все современные мегаполисы так или иначе сталкиваются с дорожно-транспортными проблемами. Москва не является исключением. Автомобильный бум и нарастающий дефицит дорожной сети в конечном итоге привели к возникновению нынешней сложнейшей ситуации на дорогах столицы. По мнению москвичей, именно пробки являются важнейшей проблемой города. Платная парковка решает проблему переизбытка личного транспорта в центре, а, значит, и пробок. Создание московского парковочного пространства снизило количество автомобилей, движущихся по городу, и разгрузило дорожную сеть, что позволило заложить основу для дальнейшего развития всей городской транспортной системы. Сейчас никакие темпы строительства парковок никогда не догонят темпы автомобилизации. К тому же на узких исторических улицах столицы, к сожалению, просто нет места для строительства парковок для всех желающих. К примеру, для размещения всех желающих припарковаться около 20-ти этажного жилого дома должна стоять 12-ти этажная парковка. А около каждого 20-ти этажного офисного здания — 30-ти этажная.

Почему парковка стала платной?

Москвы должна быть удобной для жизни. Приоритеты транспортной политики расставлены следующим образом: на первом месте удобство пешехода, затем приоритет общественного транспорта, потому что он использует УДС наиболее эффективно, затем - движущийся автомобиль и только в конце - припаркованный автомобиль, ведь он простаивает, не совершая никакой полезной работы и занимает общественное пространство

По мере выхода той или иной страны на уровень автомобилизации порядка 350-400 автомобилей на 1000 жителей города были вынуждены отказываться от режима «free parking», то есть от бесплатного использования общественного пространства для парковки личных авто. В американских городах это случилось еще в 1930-х годах, в Западной Европе – в 1960-х.  Это эффективный и общепонятный инструмент управления спросом на дефицитный ресурс пропускной способности городских улиц. Москва идет не по самому радикальному пути. В других странах мира проблема решается закрытием въезда в центр города для личного транспорта, введением платы за въезд, введением огромных налогов, сертификатов на владение автомобилем и так далее.

К примеру, в Лондоне въезд в центр города платный и составляет 12 фунтов в день (примерно 1200 руб.). Жители центра могут купить право парковки во дворе или рядом с домом на год за 100 фунтов (10 000 рублей), но при этом парковочное место получают только 20% от общего числа подавших заявку за месяц, остальные ждут места в так называемом листе ожидания. За другие парковки жители Лондона доплачивают отдельно 4 фунта в час (примерно 400 рублей) и могут занимать место не более 4 часов.

Какова география и темпы реализации программы? Как будут приниматься решения о судьбах конкретных парковок, и будут ли строиться новые парковки вместо удаленных?

Опыт зарубежных стран показал, что платная парковка является и наиболее эффективным, и наиболее щадящим методом регулирования частоты использования личного транспорта. Это становится насущной необходимостью при достижении гражданами определенного уровня материального благосостояния – в частности, при уровне автомобилизации населения порядка 350-400 автомобилей на 1000 жителей. Поэтому изначально в качестве зоны реализации проекта была выбрана территория Садового кольца как одна из наиболее загруженных автомобилями зон Москвы.

Приоритетной задачей программы является наведение порядка на уже существующих парковках, особенно в таких точках приятежения авто, как торговые, бизнес-центры и прилегающие к ним улицы

С какой целью вводится точечное расширение платной парковки?

Для улучшения дорожной ситуации в районах:

— скорость движения личного транспорта увеличится на 15%, возрастет пропускная способность улиц;

— количество дорожных происшествий и нарушений правил парковки снизится на 25%;

— время проезда для пассажиров наземного городского транспорта сократится на 20%;

— жители улиц смогут быстрее найти свободное место у своего дома.

Что именно улучшилось с помощью этого проекта?

За основу расчета эффективности в настоящий момент берутся 2 фактора:

- Уровень снижения количества нарушений (до введения проекта платной парковки уровень нарушений правил парковки в зоне проекта составлял более 60%. За время реализации проекта количество нарушений сократилось на 65%)

- Повышение скорости движения транспорта (до введения платных парковок в «час пик» скорость была не выше 5 км/час, в результате работы проекта средняя скорость движения транспорта увеличилась на 12%).

Кто принимает окончательное решение об организации в том или ином месте платной парковки?

Решение об организации платной городской уличной парковки на том или ином участке принимается Департаментом транспорта после обсуждения с муниципальными депутатами, жителями, префектурами, управами, а также после мониторинга дорожной ситуации сотрудниками Департамента и подведомственных учреждений.

Как определялась цена за парковку?

Важно понимать, что основными факторами определения правильной стоимости на парковку является оптимальный уровень загруженности, создаваемый спросом на парковочные места, в мировой практике этот уровень давно определен. 85% - тот средний уровень, который нужен для того, чтобы парковочные места можно было бы найти. Целью установления правильной цены на уличную парковку является не взимание денег с водителей и не максимизация выручки. Наоборот, правильная цена на уличную парковку – это самая низкая цена, позволяющая избежать дефицита парковочных мест.

Исходя из этого принципа, в основном и строится ценовая политика города на уличную парковку. Также, анализируется спрос и тарифы на внеуличных парковках, ведь сохранение правильного баланса между стоимостью парковки на улице и стоимостью парковки в капитальных паркингах – это один из способов сохранения необходимой загруженности парковок на улице. Опять же в мировой практике придерживаются подхода, когда уличная парковка значительно дороже внеуличной, ведь стоять на улице всегда удобней – не нужно тратить лишнее время на выезд или заезд с капитальной парковки, идти до места назначения. Мы это тоже учитываем.

Все собранные средства от парковок передаются в бюджет города. На какие цели они идут и что на эти средства было сделано и делается?

Все деньги от платных парковок поступают в бюджет города и расходуются на благоустройство: обустраиваются дворовые территории, возводятся детские и спортивные площадки, проводится капитальный ремонт домов, облагораживаются пешеходные зоны и многое другое. Объекты, возведенные на средства от платных парковок, отмечаются специальной табличкой «построено на средства от платных парковок», чтобы люди видели, куда идут средства. Также сейчас собранные от платной парковки средства направляются на софинансирование установки шлагбаумов.

Почему парковочное разрешение (даже с внесением годовой платы) действует только в муниципальном районе, а не на всей территории МПП?

Резидент – это житель определенного района округа Москвы. В случае если резидент выезжает за пределы района, он становится обычным водителем и паркуется на общих условиях.

Такая мера вводится для того, чтобы оптимизировать парковочное пространство в городе. Важно отметить, что парковочные разрешения и годовые парковочные абонементы изначально разрабатывались для жителей определенного района для того, чтобы резидент мог оставлять свой автомобиль около дома в случае, сели по будням, он им не пользуется, либо при непредвиденных обстоятельствах.

Какая альтернатива будет предложена москвичам вместо использования личного транспорта? Что будет сделано для того, чтобы улучшить работу общественного транспорта? Где оставлять машину, и как добираться теперь в центр?

Программа развития транспортного комплекса Москвы включает в себя не только оптимизацию парковочного пространства, но и серьезную модернизацию общественного транспорта. Увеличена скорость и регулярность передвижения на наземном городском транспорте, который в скором времени составит конкуренцию метро по удобству использования.

В рамках программы транспортного развития Москвы идет активное обновление подвижного состава метрополитена, закупаются новые комфортабельные низкопольные автобусы и троллейбусы, введены новые выделенные полосы общественного транспорта.

Но это вовсе не означает, что мы не оставляем никаких возможностей автомобилистам – в настоящее время создается уникальная электронная система информирования о наличии свободных машиномест в ЦАО, которая поможет найти парковку в режиме реального времени.

А для тех автовладельцев, которым принципиально важно добраться в центр быстро и без опозданий, будет создана сеть траснспортно-пересадочных узлов, объединяющих перехватывающие парковки с удобным доступом к различным видам общественного городского транспорта.

Единственным бесплатным парковочным местом в центре для всех, кроме резидентов, будут дворы. В таком случае дворы будут забиты «под завязку» машинами работников местных организаций. Это может создать дискомфорт для жильцов домов (шум, нехватка места для парковки, ограничение свободного передвижения для пешеходов). Как планируется решать эту проблему? Кто спонсирует установку шлагбаумов для жителей домов во дворах?

Жители устанавливают шлагбаумы за свой счет, однако, жители могут подать предложение в управу для установки шлагбаума из денег, собранных за парковку. Сейчас управа оплачивает 50 тысяч рублей на один шлагбаум.

На сегодняшний момент Постановление Правительства Москвы № 428-ПП от 02.07.2013 «О порядке установки ограждений на придомовых территориях в городе Москве» облегчает процесс установки шлагбаумов для ограничения въезда постороннего транспорта во двор.

Если Вы хотите установить шлагбаум для запрета проезда в Ваш двор постороннего транспорта, просим ознакомиться с памяткой:

**Шаг 1.** Инициативная группа жильцов, выбранная жильцами заранее (или старший по подъезду), предлагает установить шлагбаум во дворе и проводит голосование среди собственников двора.

**Шаг 2.** Получив поддержку более 51% жильцов, инициаторы отправляют в муниципалитет обращение-заявку на установку шлагбаума и получают список требований по подаче документов и проекта установки, а также рекомендацию проконсультироваться с юристами для правильного оформления документов.

**Шаг 3.** После консультации с юристами жильцы-инициаторы (или старший по подъезду) отправляют готовый проект установки (точную схему двора с указанным на ней местом установки шлагбаума, его размерами и др.).

**Шаг 4.** Если все необходимые требования по оформлению документации выполнены, в течение 30 дней муниципалитет рассматривает проект установки, а также проводит голосование на собрании. Решение принимается большинством голосов, затем инициаторам отправляется протокол собрания и результат голосования.

**Шаг 5.** Ответственные жильцы (или старший по подъезду) прописываются в протоколе собрания и обязуются обеспечить наблюдение за ограждением и допуск транспорта экстренных служб во двор 24 ч. в сутки: найм сторожа, установка видеонаблюдения или др.

**Шаг 6.** Инициативная группа жильцов (или старший по подъезду) получает на руки заключение в муниципалитете, и самостоятельно занимаются сбором средств, установкой и контролем работы шлагбаума.

Установка шлагбаумов во дворах жилых домов в первую очередь необходима для того, чтобы освободить площадку от посторонних автомобилей и обеспечить специальным службам (пожарные, скорая помощь) беспрепятственный подъезд к дому. К тому же, поставив шлагбаум, Вы получаете возможность припарковаться возле дома, в то время как без шлагбаума такое вряд ли возможно. Если же жильцу не досталось парковочного места во дворе, то он может круглосуточно парковаться на любой официальной парковке своего муниципального района, оплатив парковочный абонемент резидента, стоимостью 3000 руб/год.

Годовой парковочный абонемент можно приобрести только после оформления бесплатного парковочного разрешения резидента.

Резервируется ли место во дворе для резидентов?

Нет, такой возможности для резидентов не предоставляется.

Может ли город сегодня отказаться от платных парковок?

Чтобы ответить на этот вопрос, нужно вспомнить ту дорожную ситуацию, которая была несколько лет назад в центре города: на Садовом кольце у некоторых точек притяжения 4-5 лет назад автомобили парковались в 3-4 ряда, создавая заторы и угрозу безопасности другим участникам движения. Сегодня таких нарушений уже, безусловно нет, город меняется к лучшему и это отмечают даже те, кто не поддерживает инициативы Департамента транспорта.

Ввод платной парковки способствует сокращению числа задержек наземного городского транспорта. За текущий год на 78 процентов уменьшилось количество затруднений в движении наземного транспорта из-за неправильной парковки. На 64% сократилось количество нарушений правил дорожного движения в зоне платной парковки. Сократилась детская смертность на дорогах, которая происходит в основном на пешеходных переходах из-за неправильно припаркованного автомобиля. Количество ДТП с участием пешеходов в пределах Садового кольца сократилось на 30%. При введении платных парковок оптимизируется парковочное пространство, ликвидируется хаотичная парковка, и как следствие повышается безопасность дорожного движения. Если же платные парковки упразднить, то город снова вернется к тем сложностям, которые существовали ранее, и все серьезные результаты, которых удалось достичь за три года, будут потеряны.